Dziennik Urzędowy

MINISTERSTWA KOLEI ŻELAZNYCH

WARSZAWA № 13. d. 10 września 1920 r.

Spis rzeczy.

1.

OKÓLNIK

Do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych i Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych.

Poniżej umieszczoną odezwę Pana Prezydenta Ministrów podaję do wiadomości z tem poleceniem, by z treścią jej zapoznać wszystkich podległych pracowników kolejowych.

Minister:
(—) K. Bartel

Do wszystkich pp. Urzędników i Funkcjonarjuszy Państwowych.

Dobro Rzeczypospolitej wymaga zawsze, a szczególnie w chwili obecnej od całego społeczeństwa, od wszystkich czynników tworzących Państwo rzetelnego, szczerego współdziałania i wypełniania najściślej obowiązków ciążących na każdym obywatelu. Najważniejsze obowiązki spoczywają na urzędnikach Rzeczypospolitej.

Uznając dobrą wolę urzędników wszelkich kategorji, oceniając należycie znaczenie ich współudziału w pracy nad budową naszej państwowości uważam za wskazane, objąwszy odpowiedzialność za rządy w Państwie, zwrócić się do wszystkich pp. Funkcjonarjuszy państwowych z podaniem wytycznych, które mają być przez pp. Urzędników najsumienniej przestrzegane. Sejm Ustawodawczy, uchwalając doniosłe reformy, wprowadzające przełomowe zmiany w ukształtowaniu stosunków politycznych, gospodarczych i społecznych, stworzył podwaliny Polski Ludowej. To w pierwszej linji uświadomić sobie muszą pp. Urzędnicy, którzy w okresie tworzenia się Państwa Polskiego są w wielkiej mierze tego Państwa budowniczymi, a zarazem stanowią łącznik między Państwem a jego obywatelami. Społeczeństwo zwykło osądzać Państwo według tego, jakie jest postępowanie jego urzędników. Pierwszym obowiązkiem urzędników jest najściślejsze wykonywanie ustaw obowiązujących. Niejedne z uchwalonych przez Sejm ustaw, niejednokrotnie naruszają utarte w okresie niewoli pojęcie i poglądy warstw, które przed wojną korzystały z przywilejów, z dawnych form i urządzeń, zmiecionych dopiero przez wojnę światową i przez zrodzone w jej krwawych oparach nowe wielkie idee wolności i postępu. Pp. Urzędnicy muszą zrozumieć, że te ustawy stanowią fundamenty nowego ustroju Polski, że są dla mas włościańskich i robotniczych, na których przyszłość Rzeczypospolitej oparta, najwymowniejszym dowodem, iż w Polsce odrodzonej niema przywilejów, że masy pracujące mają w Rzeczypospolitej naprawdę matkę, którą kochać, ale dla której w potrzebie wszystko poświęcić należy i warto. Każdy, kto do urzędu przychodzi, bez względu na to, czy w sukmanie wieśniaczej, czy w miejskiem ubraniu, czy w bluzie robotniczej, musi mieć jednakowy przystęp do każdego urzędnika i musi być jednakowo życzliwie traktowany. Nie mogą mieć miejsca żadne protekcje, nie może się więcej powtarzać lekceważenie tych obywateli, co najwięcej opieki rządu potrzebują, ale często nie mogą się o nią doprosić, bo przed nimi załatwia się sprawy protegowanych. Każdy, chłop czy robotnik musi być tak w każdym urzędzie traktowany, by w jego świadomości wyryło się na zawsze przeświadczenie, iż jest pełnoprawnym obywatelem Państwa, aby przez to spotęgowało się w nim uczu-

cie miłości Rzeczypospolitej, której trwałość i byt na masach pracujących oprzeć się muszą.

Funkcjonarjusze państwowi na całym obszarze Państwa muszą świecić masom przykładem, jak się dla dobra ogólnego pracuje i jak się dobro państwowe szanuje.

Praca w urzędach musi być możliwie najwydatniejszą. Wszystkie sprawy załatwiane być muszą jak najszybciej. Przy wykonywaniu ustaw urzędnik musi pamiętać o tem, że jest nietylko urzędnikiem, ale także obywatelem Państwa. Z urzędu każdy obywatel powinien wynieść wrażenie, że aparat państwowy działa sprawnie, zdecydowanie, szybko i po obywatelsku, że urzędnicy dzierżą wysoko sztandar dobra publicznego i godności swego stanu. Praca w biurach musi się zaczynać i kończyć w ściśle oznaczonych godzinach. Interesanci nie mogą być trzymani po kilka godzin, a czasem i dni przed drzwiami urzędu dlatego, że dany urzędnik w godzinach biurowych nie urzęduje. Należy pamiętać zawsze, że urzędnik jest sługą Państwa i społeczeństwa. Jest nim tak dobrze Prezydent Ministrów, jak każdy najniższy funkcjonarjusz państwowy. Postępowanie wszystkich funkcjonarjuszy państwowych z obywatelami musi być dostosowane do tej przesłanki. Każdy urzędnik musi czynem udowadniać, że dobra państwowego nikomu marnować ani rozdrapywać nie wolno. Zniknąć musi natychmiast szafowanie przez funkcjonarjuszy państwowych dobrem Państwa bez koniecznej potrzeby.

Duch demokratyczny, jakiego wymaga nowoczesna Polska, musi się przejawić w sposobie urzędowania, pilności, gorliwości i sumienności urzędników. Dobro Państwa żąda, by tym duchem przejął się cały stan urzędniczy.

Nie wątpię, że pp. Urzędnicy zastosują się do tych wytycznych i przez odpowiednie postępowanie spotęgują w masach świadomość, że Polska Ludowa jest faktem a nie marzeniem. Wszczepienie tej świadomości i wiary w masy jest kamieniem węgielnym trwałości, szczęścia a zarazem rozwoju Rzeczypospolitej.

Prezydent Ministrów:
(—) *Wincenty Witos* w r.

Warszawa, dnia 26 lipca 1920 r.

2.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie zasad przy ustalaniu odległości pomiędzy stacjami, służących do obliczania należytości taryfowych za przewóz osób, bagażu, zwierząt i towarów, z dn. 30/VII 1920 r. № 29949.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dziennik Praw № 14 poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dn. 7.IV 1919 r. (Monitor Polski № 82 z dn. 10 kwietnia 1919 r.) i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządzam co następuje:

1. Odległość taryfową pomiędzy stacjami oblicza się od osi do osi stacji.
2. Przy obliczaniu odległości ułamki kilometrów zaokrągla się do całych kilometrów.

3. Za wzniesienia względnie spadki linji kolejowej, równe 15 tysiącznym i więcej, dolicza się do faktycznej odległości międzystacyjnej 50% długości linji, posiadającej wzniesienie względnie spadek.

Minister:
(—) *K. Bartel*

3.

Do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych i Dyrekcji Budowy Kolei Państw. w Warszawie, z dn. 10/VIII 1920 r. № 30453.

Celem ujednostajnienia urzędowej nazwy Dyrekcji Kolei Państwowych zarządza się że nazwa ta ma brzmić „Dyrekcja Kolei Pańswowych w..".

W określeniu potocznem, lub w razie potrzeby użycia formy przymiotnikowej dla oznaczenia poszczególnej Dyrekcji Kolei Państw. należy posługiwać się przymiotnikiem urobionym od nazwy miejscowości, w której dana Dyrekcja Kolei ma swą siedzibę n. p. warszawska, poznańska, lwowska i t. p. nie zaś od ziemi, względnie województwa, na którego terytorjum znajduje się siedziba Dyrekcji.

Nazwa Dyrekcji budowy Kolei ma brzmieć: „Dyrekcja Budowy Kolei Państwowych w..". a nie „Dyrekcja Budowy Kolei Żelaznych".

Minister:
(—) *K. Bartel*

4.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie ulg w opłatach za przejazd kolejami osób wojskowych, z dn. 12/VIII 1920 r. № 30402.

Rozporządzenie z dn. 30 czerwca 1920 r. w sprawie ulg w opłatach za przejazd pracowników państwowych kolejami żelaznemi, (Monitor Polski № 147 z 3 lipca 1920 r.) rozciąga się, z dniem ogłoszenia niniejszego rozporządzenia w Monitorze Polskim także i na osoby wojskowe z następującemi uzupełnieniami:

1. Do ulgowego przejazdu w klasie I mają prawo oficerowie i urzędnicy wojskowi od rangi VIII (major) wzwyż, w klasie II od rangi XI do IX włącznie (od podporucznika do kapitana) i w klasie III szeregowcy i podoficerowie wszelkich kategorji.
2. W legitymacjach, uprawniających osoby wojskowe do korzystania ze zniżki, (legitymacja z fotografją, dokument podróży, karta urlopowa, przepustka) winna być podana szarża danego wojskowego, z której wynika, jaka mu przysługuje klasa pociągu.
3. Osoby wojskowe, jadące w ubraniu cywilnem, mają prawo do zniżki tylko wtedy, gdy posiadają legitymację z fotografją, dającą możność stwierdzenia tożsamości osoby.

Minister:
w z. (—) *J. Eberhardt*

5.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawię zmiany postanowienia o ograniczeniu odpowiedzialności kolei w bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich i austrjackich, z dn. 6/VIII 1920 r. № 33412.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dz. Pr. № 14, poz. 152) konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski № 82 z dnia 10 kwietnia 1919 r.) i w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządzam, co następuje:

W ustępie II—10) w wierszu 3 i 5 rozporządzenia z dnia 15 października 1919 r. o bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich i austrjackich (Dz. Ustaw № 83, poz. 456), liczby „3" i „1. 50" zastępuje się liczbą „5."

Równocześnie termin ważności powyższego postanowienia przedłuża się do końca grudnia 1920 r. (Dz. Ustaw z 1920 r. № 7, poz. 52, i № 36, poz. 205).

Minister:
w z. (—) *J. Eberhardt*

6.

P I S M O

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie zezwolenia na rozpoczęcie robót przy budowie wąskotorowej kolei z cukrowni Brześć Kujawski do Osiencin i Kościelnej Wsi, z dn. 27/VIII 1920 r. № 28842/24.

Do
Zarządu T-wa Akc. Cukrowni
„BRZEŚĆ KUJAWSKI"
Krakowskie Przedmieście № 7.

W załatwieniu podania z marca r. b. Ministerstwo Kolei Żelaznych udzieli zezwolenia na rozpoczęcie robót przy budowie wąskotorowej kolei użyteczności prywatnej z cukrowni Brześć Kujawski do Osiencin i Kościelnej Wsi ogólnej długości 19,86 kilometra i prześwitu toru 75 cm. według planów zatwierdzonych przez Ministerstwo Kolei Żelaznych pod warunkiem, że Towarzystwo prześle do Ministerstwa Kolei Żelaznych wystawione w formie dokumentu rejentalnie uwierzytelnione oświadczenie, mocą którego zobowiązuje się:

1. Nabyć grunta i prawa potrzebne dla wykonania budowy;
2. Prowadzić budowę pod dozorem Państwowej Inspekcji Kolejowej;
3. Wybudowanej linji nie doprowadzać do stacji Państwowej Kolei wąskotorowej Osienciny;
4. Złożyć 10.000 (dziesięć tysięcy) marek polskich na rachunek Ministerstwa Kolei Żelaznych do Polskiej Krajowej Kasy Pożyczkowej na dozór inspekcji podczas budowy;

5. Podporządkować się wszystkim postanowieniom, ustawom, rozporządzeniom i przepisom już obowiązującym również tym, które zostaną wydane dla wąskotorowych kolei użyteczności prywatnej.

Po nadesłaniu takiego oświadczenia wydane będzie ostateczne zezwolenie.

Minister:
w z. (—) *J. Eberhardt*

7.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w przedmiocie objęcia administracji linji kolejowych na prawym brzegu Wisły przez Dyrekcję Wileńską, z dn. 26/VIII 1920 r. № 35162/20.

W celu lepszego przystosowania podziału administracyjnego linji kolejowych do potrzeb armji zarządzam czasowo aż do odwołania wyłączenie linji kolejowych, leżących na prawym brzegu Wisły z okręgu Dyrekcji Warszawskiej i poruczam zarząd niemi Dyrekcji Wileńskiej, wyznaczając jej na siedzibę narazie miasto Siedlce.

Dyrekcja Wileńska obejmuje zatem w administrację następujące linje kolejowe:

Węzeł Warszawski wyłącznie — Białystok,
Węzeł Warszawski wyłącznie — Siedlce — Brześć Lit.,
Siedlce — Czeremcha,
Ostrołęka — Raszujka,
Ostrołęka — Tłuszcz — Mińsk Mazowiecki — Pilawa wyłącznie,
Ostrołęka — Małkinia — Siedlce,
Ostrołęka — Łapy,
Sniadowo — Łomża,
Grajewo — Białystok — Czeremcha — Brześć Lit. — Chełm wyłącznie i wszystkie linje odgałęziające się od ostatnio wymienionej aż do linji bojowej.

Ponadto wszystkie koleje wąskotorowe leżące na wschód względnie na północ od linji Raszujka — Ostrołęka — Tłuszcz — Mińsk Mazowiecki— Siedlce — Łuków — Brześć Litewski — Chełm.

Przejęcie administracji na wymienionych linjach ma nastąpić natychmiast.

Minister:
(—) *K. Bartel.*

8.

ZARZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie używania wagonów salonowych i służbowych z dn. 18/VIII 1920 r. № 34796.

1. Wagony salonowe i służbowe dzielą się na takie, którymi dysponuje wyłącznie Ministerstwo Kolei Żelaznych (Sekcja Eksploatacyjna), oraz na takie, którymi rozporządzają Dyrekcje.

2. Dla każdego wagonu salonowego względnie służbowego wyda Ministerstwo Kolei Żelaznych przepustkę stałą, upoważniającą do używania wagonu poza obrębem Dyrekcji macierzystej, na całej sieci P. K. P.

W rubryce „Nazwisko" należy każdorazowo wpisać osobę, która odnośnym wagonem podczas danej jazdy rozporządza.

Bez wspomnianej przepustki żaden wagon salonowy ani służbowy nie może przejść po za stację graniczną własnego okręgu dyrekcyjnego, wyjąwszy wypadek odmiennego zarządzenia ze strony M. K. Z. dla poszczególnego przejazdu wagonu.

Dyżurny ruchu granicznej stacji winien każdorazowo żądać od konwojenta okazania przepustki, a w braku jej wagon z pociągu wyłączyć jeżeli nie został uwiadomiony o wyżej wspomnianem specjalnem zarządzeniu M. K. Ż.

Stacja graniczna jest obowiązana o każdym wyłączeniu wagonu salonowego (służbowego) z pociągu donieść natychmiast telegraficznie swojej przełożonej Dyrekcji.

Przebieg wagonów salonowych i służbowych obcych kolei może się odbywać na linjach P. K. P. tylko na podstawie telegraficznego lub pisemnego zlecenia M. K. Ż.

3. Wagony salonowe i służbowe będące w rozporządzeniu Dyrekcji są przeznaczone wyłącznie dla przejazdów służbowych, stosownie do uznania Prezesa Dyrekcji lub jego zastępcy.

Przebieg tych wagonów w okręgu Dyrekcji macierzystej odbywa się na podstawie przepustek, wystawianych dla każdego przebiegu wagonu osobno. Do tego celu służą przepustki zeszytowe z grzbietami sporządzone według załączonego wzoru I. Dodanie wagonu salonowego lub służbowego do pociągu bez przepustki jest niedopuszczalne.

Poza granicę własnego okręgu mogą być przedsięwzięte jazdy tylko za przepustką stałą i pozwoleniem, udzielonem w Dyrekcjach przez Prezesa lub jego zastępcy.

Na przejazdy wagonów pozostających w rozporządzeniu Ministerstwa Kolei Żelaznych wydaje każdorazowo przepustki Sekcja Eksploatacyjna Ministerstwa.

Po ukończonej jeździe należy natychmiast zwrócić przepustkę tej osobie, która ją wydała.

Grzbiety przepustek do jazd we własnym okręgu dyrekcyjnym z doklejonemi przepustkami winny Dyrekcje przedkładać celem kontroli do Sekcji Eksploatacyjnej M. K. Ż. po wyczerpaniu zeszytu.

Dyrekcje powinny przedkładać do Sekcji Eksploatacyjnej M. K. Ż. wykazy miesięczne, zawierające dane o przebiegu wagonów salonowych i służbowych poza własny okręg, każdego 5-go za ubiegły miesiąc, według załączonego wzoru II.

4. Dyrekcje nie mogą z przydzielonych wagonów przeznaczać któregokolwiek do wyłącznego i osobistego użytku pewnej osobie z wyjątkiem wagonu dla Prezesa Dyrekcji.

5. Organ M. K. Ż. lub Dyrekcji kolejowej, któremu przydzielono dla przejazdu wagon służbowy, jest uprawniony przyjąć do tego wagonu innych pracowników kolejowych, posiadających bilety ważne do danego pociągu, bez względu na to, na którą klasę te bilety opiewają.

Jeśli organ M. K. Ż. lub Dyrekcji kolejowej jadący wagonem służbowym chcą do tego wagonu zaprosić osobę, nie będącą pracownikiem kolejowym, musi się zaproszona osoba wykazać biletem I lub II klasy ważnym do danego pociągu.

Co do osób obcych, którym przyznano dla przejazdu wagon salonowy lub służbowy, obowiązują postanowienia taryfowe, względnie, o ile w każdym poszczególnym wypadku nie wyda Ministerstwo Kolei Żelaznych innych zarządzeń.

6. Ze względów ruchowo-technicznych obowiązują dla przebiegu wagonów służbowych następujące postanowienia:

a) jeżeli wagon ma przejść na linję innych Dyrekcji, winna Dyrekcja wysyłająca zawiadomić przedtem Dyrekcje zainteresowane. Gdyby to było niemożliwem, obowiązuje bezwarunkowo konieczność bezzwłocznego uwiadomienia tych Dyrekcji o dokonanem wysłaniu.

O biegu wagonu salonowego lub służbowego z jednego okręgu dyrekcyjnego do drugiego winne być dotyczące stacje graniczne powiadomione.

b) włączenie wagonu do pociągu, zarządza wyłącznie Dyrekcja, a mianowicie ta, w której okręgu wagon ma być włączony.

c) w jednym pociągu pośpiesznym lub osobowym może się znajdować zasadniczo tylko jeden wagon służbowy tej samej Dyrekcji.

7. W czasie podróży powinien mieć konwojent w przechowaniu przepustkę i bilety jazdy wszystkich podróżnych, znajdujących się w wagonie, dla celów kontroli.

Dokonywanie rewizji pod tym względem, czy okazana przez konwojenta ilość biletów odpowiada ilości osób jadących w wagonie, jest dopuszczalną jedynie wyjątkowo, a to w wypadkach, gdy zachodzi uzasadnione podejrzenie co do nielegalnego przejazdu osób.

8. Wagony salonowe i służbowe, będące w rozporządzeniu Ministerstwa Kolei Żelaznych stacjonowane są na stacji Warszawa Główna i znajdują się pod opieką Dyrekcji Warszawskiej.

W razie konieczności dokonania naprawy takiego wagonu winna Dyrekcja Warszawska przed oddaniem wagonu do warsztatów zawiadomić o tem, a następnie o dokonaniu naprawy Sekcję Eksploatacyjną Ministerstwa Kolei Żelaznych.

9. Dyrekcjom nie wolno budować nowych wagonów salonowych i służbowych lub przerabiać jakichkolwiek wagonów na wagony salonowe lub służbowe bez formalnego upoważnienia, względnie polecenia Ministerstwa Kolei Żelaznych.

Minister:
(—) *K. Bartel.*

Wzór I.

GRZBIET.	PRZEPUSTKA.
Na przejazd wagonu salonowego / służbowego	Na przejazd wagonu salonowego / służbowego
№.............od st..............................	№.............od st..............................
do st...............................i z powrotem dla p..............................	do st...............................i z powrotem dla p..............................
Ważna aż do..............................19 r.	Ważna aż do dn. ....19..... r.
Pieczęć, dn...............................19..... r.	Pieczęć, dn. ....19..... r.
Podpis wystawiającego	Prezes Dyrekcji

Wzór II.

Wykaz przebiegu wagonów salonowych i służbowych
Dyrekcji..
za miesiąc..19........r.

№ wagonu	Do rozporządzenia					Uwaga
	Nazwisko i stanowisko	W czasie		Na linji		
		od	do			
		dnia		od	do	

9.

ZMIANY OSOBOWE

W Ministerstwie Kolei Żelaznych.

	Data	Kategorja płac etatowych	Wysokość pensji miesięcznej pozaetatowej w mark.
W Sekretarjacie Generalnym.			
Mianowani:			
Urzędnikami pozaetatowymi:			
1) Perzyński Felicjan	7/VII-20	—	600
2) Podlewska-Trapszo Wanda	17/VI-20	—	400
Zwolnieni:			
1) Białkowka Jadwiga, urzędniczka pozaetatowa .	8/VIII-20	—	—

	Data	Kategorja płac etatowych	Wysokość pensji miesięcznej pozaetatowej w mark.
W Sekcji Administracyjnej.			
Mianowani:			
Naczelnikiem Wydziału Gospodarczego:			
1) Berliński Marcin	1/IV-20	V-a	—
W Sekcji Finansowej.			
Mianowani:			
Urzędnikami pozaetatowymi:			
1) Życzyńska Zofja	5/V-20	—	400
2) Trepte Janina	17/V-20	—	400
W Sekcji Taryfowej.			
Mianowani:			
Urzędnikiem pozaetatowym:			
1) Osuchowska Marta	10/V-20	—	500
W Sekcji Eksploatacyjnej.			
Mianowani:			
Zastępcą Kierownika Wydziału Ruchu Osobowego:			
1) Wodyński Karol, starszy referent	17/VII-20	—	—
Urzędnikami pozaetatowymi:			
2) Inż. Gronowski Mieczysław	1/VI-20	—	1200
3) Kościuszko Irena	16/VI-20	—	400
4) Czechowska Marja	12/VII-20	—	400
Przeniesiony:			
Do Dyrekcji Kol. Państw. w Poznaniu:			
1) Inż. Rądlow Waldemar, urzędnik pozaetatowy .	1/VII-20	—	—
Zwolnieni:			
1) Kościuszko Irena, urzędnik pozaetatowy . . .	1/VIII-20	—	—
W Sekcji Budowy i Konserwacji.			
Mianowani:			
Referentem:			
1) Lasocki Kazimierz	26/III-20	VII	—

	Data	Kategorja płac etatowych	Wysokość pensji miesięcznej pozaetatowej w mark.
Urzędnikami pozaetatowymi:			
2) Inż. Jaruszewski Piotr	27/III-20	—	700
3) Inż. Główczyński Bogdan	10/V-20	—	700
4) Trojnar Michał	1/VIII-20	—	600
5) Stańczakówna Irena	29/V-20	—	400
W Sekcji Techniczno-Zasobowej.			
Mianowani:			
Urzędnikiem kontraktowym:			
1) Inż. Nadachowski Antoni	1/VII-20	—	3000
W Sekcji Prawno - Likwidacyjnej.			
Mianowani:			
Starszym referentem:			
1) Inż. Löwenkron Jakób	1/VII-20	VI	—
W Dyrekcjach Kolei Państwowych.			
Mianowani:			
Prezesem Dyrekcji Kol. Państw. w Poznaniu:			
1) inż. Dobrzycki Bogusław, Kierownik Dyrekcji Kol. Państw.	21/V 20	IV	—

10.

ZMIANY OSOBOWE

Zwolnieni ze służby.

w Dyrekcji Warszawskiej.

Naduski Stanisław, robotnik odstępu 10, dyst. 12, od dn. 4 stycznia r. b., za kradzież słupów telegraficznych.

Kaczmarek Stefan, ślusarz parowozowni Sosnowiec, od dn. 18 lutego r. b., za kradzież panwi parowozowych, i Płocharczyk Władysław, kancelista st. Krośniewice, od dn. 1 lutego r. b., na zasadzie § 35 ogólnych przepisów służbowych, obaj bez prawa ponownego wstąpienia do służby kolejowej.

Pacek Onufry, stróż st. Praga, od dn. 10 stycznia r. b., jako podejrzany o kradzież.

Szot Józef, pomocnik zawiadowcy st. Łazy, od dn. 7 lutego r. b., za samowolne wystąpienie ze służby.

Szadkowski Mateusz, ustawiacz, i Rosiak Jan, spinacz st. Krośniewice, od dn. 20 stycznia r. b., za kradzież

Felszer Samuei, robotnik st. Grochów, od dn. 1 lutego r. b., jako oskarżony o kradzież.

Sztukiewiewicz Władysław, hamulcowy st. Praga, od dn. 1 lutego, na zasadzie § 35 ogólnych przepisów służbowych.

Wiśniewski Antoni, bagażowy st. Warszawa-Petersburska, od dn. 5 lutego r. b., za przewóz pasażerów bez biletów w celach korzyści osobistej.

Poziemski Piotr, zwrotniczy st. Swiercze, od dn. 1 lutego r. b., jako oskarżony o kradzież wódki z wagonu.

Górecki Feliks, nadkonduktor st. Praga, i Próchnicki Czesław, hamulcowy st. Praga, od dn. 15 lutego r. b., jako oskarżeni o przyjmowanie udziału w kradzieży wódki z wagonu.

Grządzielski Stanisław, telegrafista I kl. st. Będzin, od dn. 1 lutego r. b., za nieusprawiedliwione niezgłaszanie się przez dłuższy czas do służby.

Brożyński Lucjan, wagowy st. Radliczyce, od dn. 9 lutego r. b., za branie łapówek i malwersacje bez prawa ponownego wstąpienia do służby kolejowej.

Harasiewicz Wincenty i Zakrzewski Aleksander, robotnicy magazynowi st. Łapy, od dn. 9 lutego r. b., za sprzedaż węgla deputatowego.

Gajewski Wincenty, p. o. magazyniera st. Łazy, od dn. 23 lutego za karygodną manipulację z węglem, przeznaczonym dla pracowników kolejowych.

Szudrowicz Ludwik, elektromonter; Mazowita Kazimierz, slusarz i Gembicki Roman, magazynier, wszyscy trzej ze st. Sompolno, od dn. 25 lutego r. b.: Szudrowicz — za niedbałe wykonywanie obowiązków służbowych, Mazowita — za lekceważenie tychże i samowolne opuszczenie służby a Gembicki — za niedołęstwo, lenistwo i złą wolę w spełnianiu obowiązków, oraz ujawniony brak materjału.

Bartoszewicz Jan, przodownik odstępu 6, dyst. 15, od dn. 1 marca r. b. za samowolne porzucenie pracy.

Topolski Stanisław, robotnik odstępu 12, dyst. 3, od dn. 11 listopada 1919 r. za współudział w kradzieży węgla z pociągu.

Boruch Józef, robotnik dyst. 4, od dn. 15 kwietnia r. b., za sfałszowanie przepustki węglowej i doręczenie jej osobie prywatnej.

Lewandowski Jan, p. o. maszynisty parowozowni Łódź — Kaliska, od dn. 12 marca r. b., za kradzież z parowozu 2 palt i worka z mąką.

Lasota Tomasz, zwrotniczy st. Aleksandrów, od dn. 1 kwietnia r. b., jako postawiony w stan oskarżenia za kradzież węgla i przekupstwo straży kolejowej.

Makowski Andrzej, bileter st. Łódź — Kaliska, od dn. 1 kwietnia r. b., za sprzedaż biletów na przejazd.

Kwaśkiewicz Władysław, stolarz warsztatu elektrotechnicznego, od dn. 16 kwietnia r. b., za słowną obrazę lekarza kolejowego.

Szulc Józef, konduktor st. Anastazewo kolei dojazdowej Gosławskiej, od dn. 2 kwietnia r. b., za malwersację przy sprzedaży biletów w pociągu.

Tyszler Marjan, szofer st. Wieluń kolei dojazdowej Wieluńskiej, od dn. 12 kwietnia r. b., za nieostrożną jazdę, wskutek czego rozbił furmankę i przejechał konia.

Grudziński Franciszek, smarownik st. Ostrołęka, od dn. 20 kwietnia r. b., za kradzież węgla ze składu kolejowego.

Żurawiński Józef, smarownik st. Sompolno kolei dojazdowych kujawskich, od dn. 22 kwietnia r. b., za niezajęcie breku, przeznaczonego do obsługi, przyczem nastąpiło rozbicie się pociągu.

Pleszczyński Stanisław, nadzorca odz. 5, i Miller Mieczysław, zastępca nadzorcy odc. 4, pierwszy od dn. 9 marca, a drugi od dn. 1 kwietnia r. b., za samowolne porzucenie pracy.

Siergiejenko Andrzej, pomocnik naczelnika odc. 12, od dn. 22 lutego r. b., za nadużycia służbowe.

Reszczyński Apolinary i Szymański Józef, kotlarze warsztatów mechanicznych Praga—Pelcowizna, od dn. 17 maja r. b., za kradzież części mosiężnych od parowozów.

Klimow Wiaczesław, maszynista parowozowni Warszawa-Brzeska od dn. 7 maja r. b., za odmówienie spełnienia powinności wojskowej.

Rybak Stanisław, p. o. palacza parowozowni Warszawa-Wiedeńska, od dn. 31 maja r. b., za kradzież rolety i prześcieradła z sali noclegowej parowozowni „Toruń".

Kubiak Stefan, hamulcowy st. Łódź-Kaliska, od dn. 1 kwietnia r. b., za przywłaszczenie prywatnych pieniędzy.

Romański Michał, Rutkowski Stanisław i Kosiński Józef, hamulcowi st. Warszawa-Towarowa, od dn. 15 maja r. b., za niezahamowanie składu pociągu, wskutek czego nastąpiło w dn. 15 grudnia r. 1919 na st. Główno zderzenie z innym pociągiem.

Koźmińska Marja, maszynistka st. Warszawa W., od dn. 5 maja r. b., Hodaczyński Ignacy, starszy maszynista elektrowni st. Aleksandrów; Jankowski Władysław, telegrafista III klasy st. Siedlce, i Liński Jan, maszynista z Krośniewic: Koźmińska — od dn. 5 maja, Hodaczyński — od dn. 15 maja, Jankowski—od dn. 22 kwietnia i Liński—od dn. 21 maja r. b., za samowolne porzucenie służby.

Andrzejewski Cezary, telegrafista II klasy st. Miłosna, za niestawienie się na służbę od chwili oddelegowania z kolei Wołyńskiej.

Lenartowicz Józef, pomocnik dozorcy IV oddz., od dn. 2 maja r. b., za niestawienie się na służbę po ukończeniu urlopu.

Sompoliński Jan, zwrotniczy kolei dojazdowych kujawskich, od dn. 30 kwietnia r. b., za kradzież seradeli z magazynu.

Zakrzewski Władysław, maszynista z Anastazewa kolei dojazdowych gosławickich, i Myśliński Feliks, konduktor tychże kolei, za przyjęcie łapówki.

Borowski Józef, kowal z warsztatów w Płońsku kolei dojazdowych Nasielsk-Lubicz, od dn. 21 maja r. b., za ciężkie pobicie kierownika parowozowni, pełniącego służbę.

W Dyrekcji Radomskiej.

Szczepaniak Walerjan, zwrotniczy st. Krzywda, od dn. 11 marca r. b., za samowolne opuszczenie posterunku służbowego.

Grześkiewicz Mieczysław, st. zwrotniczy i Rutkowski Józef, zwrotniczy st. Rejowiec, od dn. 1 lutego r. b., za złe nastawienie zwrotnicy, skutkiem czego było zderzenie pociągów.

Ciesielski Antoni, pom. magazyniera za sob. Kielce, od dn. 5 marca r. b., za kradzież węgla.

Kacperski Franciszek, Łyś Stanisław, Morawski Tomasz i Smaga Marcin, robotnicy 5-go od. drog. w Lublinie, pierwszy od dn. 23 marca, a pozostali od dn. 26 marca r. b., za kradzież węgla.

Szczerbatko Aleksander, dziesiętnik 5-go od. drog., i Josicz Stanisław, zastępca nadzorcy 5-go od. drog., w Lublinie, od dn. 1 kwietnia r. b., za wydawanie kwitów węglowych osobom obcym.

Kopczyński Władysław, torowy 3-go od. drog. w Skarżysku, od dn. 1 kwietnia r. b., za umieszczenie w liście płacy osoby obcej, niepracującej przy kolejach państwowych.

W Dyrekcji Stanisławowskiej.

Szantruczek Marjan, pomocniczy nadzorca stacji, od dn. 29 lutego r. b., za uchylenie się przez szereg miesięcy od służby i nieprawne pobieranie przez ten czas płacy, oraz pozostawanie w służbie ukraińskiej podczas trwania dochodzeń dyscyplinarnych.

Drażniowski Włodzimierz-Eustachy, pomocniczy nadzorca stacji, od dn. 22 marca r. b., za wymuszanie podczas wykonywania obowiązków służbowych wynagrodzenia od strony prywatnej, która powierzyła pieczy Zarządu kolejowego swój towar.

W Dyrekcji Poznańskiej.

Sobierajski Czesław, początkujący w ekspedycji towarowej Skalmierzyce, od dn. 31 stycznia r. b., za częste zaniedbywanie się w służbie.

Czarnecki Stefan, i Ceranka Piotr, robotnicy warsztatu 14-go, pierwszy od dn. 13 lutego za kradzież węgla i sprzedawanie go po cenach paskarskich a drugi—od dn. 14 lutego r. b., za umyślnie potrzaskanie taczki.

Hähnelt Jerzy i Andrzejewski Władysław, robotnicy warsztatu 7-go, pierwszy od dn. 18 lutego, a drugi od dn. 21 r. b., za kradzież.

Falk Herman, lejarz warsztatu 4-go; Szwajca Franciszek, ślusarz warsztatu 6-go, i Deska Władysław, cieśla warsztatu 8-go, pierwszy od dn. 7 stycznia, drugi od dn. 18 lutego i trzeci od dn. 17 lutego r. b., wszyscy trzej za kradzież.

Mianowani:

Dyrektorem Wydziału prawnego w Dyrekcji kol. państw. w Równem: Fidler Marceli.

W Dyrekcji Krakowskiej:

Naczelnikiem Wydziału mechanicznego: Inż. Wejda Franciszek, st. radca kol.

W Dyrekcji Lwowskiej:

Naczelnikiem Wydziału finansowo-rachunkowego: Surmiński Władysław, st. inspektor.

Zastępcą Naczelnika Wydziału finansowo-rachunkowego: Chilarski Antoni, radca kol.

Naczelnikiem Warsztatów głównych we Lwowie: Inż. Gajczak Tadeusz, radca kol.

Zastępcą Naczelnika Wydziału handlowego: Dr. Świgost Stanisław, radca kol.

W Dyrekcji Warszawskiej:

Dyrektorem Wydziału gospodarczego: Inż. Gąssowski Wiesław.

Zastępcą Dyrektora Wydziału gospodarczego: Inż. Michalski Wiktor.

Tłoczono w Drukarni Państwowej 10870